Breve noticia do valle do Jaguaribe

Consta-me que em 1878 o Dr. João Ernesto Viriato de Medeiros apresentou ao presidente do Conselho, Cansanção de Sinimbú, ministro da agricultura, o submencionado plano, conveniente á assistencia da população do Ceará nas epocas calamitosas, como o sobredito anno, o 2.º do terrivel triennio de 1877 a 1879.

O illustre profissional opinou pela construcção immediata de 3 estradas de ferro, destinadas a servirem ás zonas Norte, Central e Sul, de estacas zero respectivamente no Camocim, Fortaleza e Aracaty (porto do Fortinho) ou rio Mossoró, na margem cearense, todas ellas convergindo para o valle do Cariry, donde começaria o cabo desse leque ferro-viario, que, prolongado, atravez do alto sertão de Pernambuco, poria, afinal, as alludidas zonas cearenses em communicação com o rio de São Francisco, o eixo da viação central do Brasil.

Completava ao referido plano o melhoramento dos trez portos de inicio.

Na secretaria do actual ministerio da viação deve achar-se archivado o relatorio do eminente engenheiro cearense, cujo citado estudo parece haver calado no animo do governo imperial, que, talvez nelle inspirado, decretou, por acto de 1.º de junho de 1878, a encampação da E. de F. de Baturité e a construcção da E. de Ferro de Sobral, as quaes ja trafegam—a 1.ª até a cidade de Lavras, a 25 leguas da do Crato, centro do valle do Cariry, e a 2.ª até a cidade de Cratheús (e ja em procura da cidade de Therezina), a 70, tambem do Crato.

E' possivel que se prendesse ao plano Viriato de

Medeiros o contracto com o «Ceará Harbour» para a construcção do porto de Fortaleza.

Em minha nada auctorisada opinião, penso que a execução total do plano referido, com os accrescentamentos que, com a devida venia, adiante hei de expor, ainda agora porá os estados do Ceará, Piauhy, Rio Grande do Norte, Parahyba e Pernambuco em perfeita guarda contra os effeitos de calamidades futuras e trará uma consideravel renda ao thesouro federal, que, dentro de poucos annos, resarcirá as despesas das construcções.

Infelizmente a «politica de assistencia ás zonas da secca», iniciada pelo gabinete Sinimbú, representado no Ceará pelo inolvidavel presidente Dr. José Julio de Albuquerque Barros, não foi continuada pelo ministerio daquelle succedaneo (o 1.° Saraiva), cuja acção, relativamente á crise de que, então, apenas convalesciamos, cifrou-se numa interminavel «tomada de contas», incumbida a uma commissão do thesouro, imbuida da preoccupação de descobrir—«ladrões da secca».

Por causa dessa como que reacção final, o plano Viriato de Medeiros, na parte referente á estrada de ferro da zona sul, foi lançado ao limbo, donde procurou revocal-o em 1882 o illustre deputado pelo 8.° districto cearense, Dr. Alvaro Caminha, sahindo-lhe em contra o não menos illustre Dr. Thomaz Pompeu, deputado pelo 5.°, zeloso por que a E de F. de B. não tivesse uma concurrente no valle do Cariry. Sem rasão era essa impugnação pelo Dr. Thomaz Pompeu, cuja referida attitude somente é explicavel pelo facto de que, embora accidentalmente, os mais nobres e esclarecidos espiritos são susceptiveis de lamentaveis desvios.

O illustre Dr. Antonio Pinto, deputado pelo 2.° districto, interveio na contenda, pedindo que os projectos Caminha (construcção de uma estrada de ferro de Fortinho ao Cariry) e Thomaz Pompeu (prolongamento da E. de F. de B. até o mesmo valle) corressem parallelos e que ambos fossem approvados.

O digno interventor concitou os seus dois collegas de representação a seguirem o exemplo da deputa-

ção bahiana, sempre cohésa quando se tratava de beneficiar sua provincia.

E' escusado observar que da divergencia referida resultou---«nihil»—para o Ceará, por quem não morrem de amores os representantes de outros Brasis.

*
* *

Se me releve aqui adduzir algumas considerações em demonstração das excellencias do plano Viriato de Medeiros.

A estrada de ferro da zona norte não beneficiará como ja beneficia no trecho por que tráfega) somente ao Ceará: della derivadas outras de penetração no Piauhy, o Camocim virá a ser (e em muito ja o é) parte desse estado, que pode ser considerado mediterraneo, em razão de não se prestar a *estação* de navegação algum ponto de sua orla maritima; e a cidade de Camocim (no local da qual existiam, em 1878, apenas algumas choupanas de pescadores, de modo que o 1.º escriptorio da construcção da E. de F. de S. funccionou num galpão coberto de palha), grande, edificada á moderna, com um ancoradouro amplo, seguro e abrigado, tambem virá a ser uma importante praça de commercio, com alfandega, agencias, estação de navegação etc. Proximas e approximadas lhe ficam—as fortissimas serras de Ibiapaba (riquissimas em minerios e outros productos naturaes) e da Meruoca; valles uberrimos; vastos campos de crear; terrenos algodoeiros; extensos carnaúbaes, etc.

*
* *

Permitta Deus que o porto de Fortaleza deixe de ser um mytho, torne-se realidade. Então a nossa bella capital, ligada ao Cariry pela E. de F de B. (e, por derivações desta, a outros pontos), á cidade de Sobral pela estrada de ferro (em construcção) de Urubureta-ma, e, por uma futura estrada economica, aos municipios agricolas de Mecejana, Aquiraz, Guarany e Cascavel, os dois ultimos possuidores dos carnaúbaes do rio Choró, será effectivamente a «Princeza do Norte», com

todos os confortos de uma cidade civilisada e com todos os recursos de uma rica praça de commercio.

*
* *

Seja permittido que me demore algum tanto a respeito da estrada de ferro da zona sul, do porto do Fortinho á cidade do Icó, que brevemente estará ligada á E. de F. de B., facto que veio muito facilitar a plena execução do plano Viriato de Medeiros.

Daquella será complemento o melhoramento do porto do Fortinho (foz do rio Jaguaribe) de capacidade superior á do porto de Camocim e mui superior á do porto de Areia-Branca (Rio Grande do Norte), ja ligado á cidade de Mossoró por uma estrada de ferro, que os habitantes da laboriosa e rica cidade potyguar cogitam prolongar, transcorrendo pelo valle do rio Apody, até o estado da Parahyba.

A estrada de Ferro Fortinho—Icó terá a extensão de 50 leguas e transcorrerá por todo o valle do Jaguaribe, servindo ás seguintes localidades marginaes, cujas distancias ao sobredito porto, assim como a outras localidades que áquellas ficam proximas, tambem mencionarei :

Aracaty—3 leguas, União—8, Russas—13, Limoeiro—18, S. João de Jaguaribe (municipio do Limoeiro)—23, S. Rosa (mun. do Riacho do Sangue)—33, Jaguaribe merim—37, Boa-Vista (mun. de J. merim)—40 e Icó—50

Da cidade do Limoeiro á villa de Morada Nova—7 leguas; de S. Rosa ás villas do Riacho do Sangue e Iracema—respectivamente 4 e 12 leguas; Jaguaribe-merim—7 da cidade do Pereira e 10 da de S. Miguel (R. G. do Norte).

O grande rio cearense tem a denominação de *baixo Jaguaribe* desde a foz até a povoação de S. João, e desse ponto até á cachoeira dos Orós (Icó) a de *medio Jaguaribe*.

A's margens daquelle trecho estendem-se densos carnaúbaes, riqueza de que existem nas varzeas do segundo muitos vestigios, attestando devastação.

Da palma da carnaúbeira (arvore maravilhosa, aproveitavel desde a raiz, que é medicinal) se extrahe a *cera* chamada de *carnaúba*, segurissimo artigo de commercio, porque é resistente a deteriorações e incessantemente se tem descoberto applicabilidade da mesma, ja muito utilisada nos apparelhos de electricidade e noutros, na fabricação de vernizes, nas imitações, etc.

Alem disso o Ceará não tem que temer a concurrencia nesta producção, não obstante os vastos carnaúbaes dos terrenos alagados do estado do Maranhão; porque a experiencia tem demonstrado que só é boa cerifera a carnaúbeira de terrenos seccos

Quando os inglezes pretenderem fazer-nos a alludida concurrencia com os carnaúbaes que houverem de cultivar em Ceylão e noutras colonias, á semelhança do que têm feito a respeito da producção da borracha, terão de esperar o decurso de 50 annos, a minima edade adulta de uma carnaúbeira.

Os carnaúbaes do *baixo Jaguaribe* produzem annualmente mais de 400 mil arrobas de cera (de 15 kilos), equivalentes a 16 mil contos, avaliada cada arroba em 50 mil réis, calculo pessimista, visto como ja tem chegado a 65 e, desde annos, se tem mantido em mais de 50; sempre com probabilidade de «alta» em rasão do incessante augmento da procura.

A fructa da carnaúbeira, comparavel á tamara, proporciona um saboroso alimento aos homens e uma excellente forragem aos ruminantes e aos suinos, que (estes) quebram a dente, antes de deglutil-o, o rijo caroço (optimo combustivel) que o cavallar e o muar não digerem e nem podem dejectar, o que lhes causa a morte.

O jaguaribano aproveita dez por cento, apenas, da incalculavel quantidade de *palma* ou *palha batida* (ja extrahida a cera) da carnaúbeira na fabricação de chapeus, cordas, esteiras, vassouras, abanos, na cobertura de casas, etc.; fabricações em que se occupam mulheres, e pessoas inaptas para outros trabalhos.

Quem, como o auctor desta noticia, teve de viajar nos mezes de Julho a Outubro do anno p p., do Ara-

caty ao Limoeiro e fez comparação do bem estar d respectiva população com o espectaculo de miserias qu ja se ostentava nesta capital e nas estações da E. d F. de B., repletas de famintos; quem presenciou os doi oppostos quadros, pode certificar que é um crime dei xar sem maior proveito para o Ceará um chão de ouro onde um estado nosso visinho colhe, desde annos, far ta messe.

Sente prazer o viandante que se approxima de al guma casa, pobre ou abastada, á margem daquelle ca minho; porque depára com uma roda de mulheres meninas, sentadas no chão da salla principal, todas tra balhando nos referidos *artefactos de palha*, manufactu ra rudimentar que ajuda o viver das familias.

Ao mesmo tempo, esse viandante avista os homen da casa proxima trabalhando numa vasante á beira d rio, cercada por talos de carnaúbeiras artisticamente te cidos, e em cujo recinto verdejam varias plantações uteis refrescadas por agua colhida de algum dos poços, qu semelhantes a uma longa serie de lagos, permanecem após as enchentes, no leito do rio, ou de alguma ca cimba aberta no mesmo leito.

Ao lado de cada casa, em cujo páteo cacarejam c galinaceos, existem cercados, estabulos e chiqueiros, n construcção dos quaes é aproveitado o talo da carnaúbeir

As varzeas, desde o Aracaty até o Limoeiro, sã prasenteiras, não somente pelos carnaúbaes, em que nã grasnam jandaias, sim cantam graúnas, como tambe porque nellas giram não menos de 500 cataventos, mu tos dos quaes dão agua para bellos pomares producto res de excellentes laranjas, bananas, mangas, cocos, et

E' util notar que muitos desses cataventos são m vimentados por vellas de madeira, fabricadas por arti tas da terra, o que não as impede de perfeitamente su stituirem as americanas

Raros desses cataventos são sentados em cacimba geralmente o são em poços perfurados por meio de t trado ajustado á extremidade de canos successivame emendados até o encontro de boa agua.

Por este processo tão simples um jaguaribano perfura um poço de mais de 60 palmos em menos de um dia.

Infelizmente a *palha batida* da carnaúbeira não serve para forragem, o que seria um recurso precioso para a pecuaria; e, porque não se presta a tal aproveitamento, della se perde cerca de noventa por cento.

E' bem possivel que dita *palha*, em que sempre ficám residuos da cera extrahida, seja uma optima materia prima para a fabricação do papel, do mesmo modo que o são outras palhas que a França emprega nesta industria, conforme se vê do—«Indicador de Producção Franceza»—1919—, pags. 317 a 375.

*
* *

Em segundo logar merece ser considerado ramo da riqueza do valle do Jaguaribe a lavoura do algodão, malvacea preciosa, tanto por sua fibra textil, como pela sua semente, que, por si só, constitúe um importante artigo de commercio, pois que della se extrahe um oleo, de muitas applicações, sendo utilisado na alimentação de vaccas leiteiras o respectivo residuo.

Todos os municipios marginaes e proximos do *baixo* e *medio* Jaguaribe são productores de algodão, principalmente os da União (cujo algodão, com a denominação de—*algodão do Giquy*, ja teve, por sua boa qualidade, titulo especial em contas correntes das praças do Recife e do antigo Aracaty), Pereiro e Icó; excedendo a um milhão de arrobas a producção annual nesses trez municipios, equivalentes a 10 mil contos, avaliada a arroba a 10$000, calculo evidentemente pessimista.

Qualquer quantidade de algodão em *pluma* ou *lan*, unico de que acima fallei, representa apenas a terça parte da mesma malvacea *em rama*, de cujo peso dois terços pertencem á semente respectiva; portanto o milhão de arrobas de algodão supra mencionadas correspondem a 2 milhões de sementes, reputadas outra mercadoria.

Avaliada a mil réis cada uma desses 2 milhões de arrobas de sementes de algodão, a producção annual deste artigo nos trez sobreditos municipios importa em 2 mil contos ou em 12 mil a da lavoura de algodão.

Sei que a semente de algodão gosa, desde muitos annos, de preço muito mais elevado do que o do *computo* acima; mas, para o *convencimento* de que nada exagero quanto á riqueza do valle do Jaguaribe, quoto os seus productos a menos do seu minimo real.

*
* *

A pecuaria, que ja foi o principal elemento da riqueza do valle do Jaguaribe, occupa actualmente o 3.º logar.

De mais de 3 milhões de cabeças de gado vaccum que pastava em seus campos em 1914, talvez lhe reste actualmente um milhão, comprehendido, bem entendido neste desfalque de 2 milhões o gado consumido na zona de producção e o remettido para outros logares.

O cabrum e o ovelhum, mais resistentes a seccas do que o vaccum, são em quantidade incalculavel, tal é o seu consumo, demonstrado pelo commercio de pelles excedente de 5 mil contos annuaes no *medio* e *baixo* Jaguaribe, antes da quotação elevadissima de—10 mil réis por uma pelle de bode, que é a actual.

Tambem incalculavel é a quantidade de suinos consumidos no valle do Jaguaribe.

Nunca deixa de haver nos açougues carne de porco e sem ella não passam os habitantes do campo; muitas cabeças são vendidas para outros logares, o que não acontece ainda com maior frequencia por causa da transportação mui trabalhosa de tal animal, de marcha mui lenta, ao qual são mortificantes a falta d'agua e o sol abrazador.

«Todo mundo crea porcos»: diz o adagio.

Em vista dos incessantes comboys, que trafégam em toda a extensão do valle de Jaguaribe, pode-se affirmar que as especies cavallar e muar, reproductores do burro o animal preferido para o transporte de cargas e, nos tempos de crise, em rasão de sua resistencia, para monta

ria, ditas especies e subespecie representam uma grande porção da pecuaria existente no sobredito valle.

Connexa com a da creação é a fabricação do queijo e da manteiga, industrias que ainda virão a ser das mais abundantes e rendosas: a do primeiro desses lacticinios produz-se em quantidade excedente do consumo regional, sendo vendida a sobra para outros logares.

Seria mais desenvolvida e abundante a industria do queijo si as vaccas do valle do Jaguaribe fossem melhores leiteiras e si aquella fabricação não obedecesse a processos tão primitivos que o queijo jaguaribano endurece após poucos dias de feito, perdendo até o sabor, tudo o que lhe torna preferivel o queijo mineiro, já muito vulgarisado neste estado.

Aliás o queijeiro jaguaribano tem ao alcance da mão uma substancia fundamental na fabricação do referido lacticinio, o sal, que elle compra no Aracaty (Canoé) e em Mossoró por preço baratissimo.

Muitos comboys dos que acima mencionei transportam das salinas do Canoé, na foz do rio Pirangy, para o interior o util chlorureto, por centenas de alqueires (128 litros).

O leite da cabra quasi que é utilisado somente pelo pobre, que com elle fabrica um queijo pouco apreciado.

O da ovelha pode-se dizer que é consumido somente pelos cordeiros.

A industria da manteiga pode-se tambem dizer que não existe; pois tal não se deve considerar a nata do leite derretida e engarrafada.

*
* *

Do que fica exposto se verifica que o valle do Jaguaribe, apesar de entregue á exclusiva actividade e ás industrias rotineiras dos seus habitantes (mais de 200 mil), tem um movimento commercial, só de exportação, excedente de 30 mil contos, annualmente. Duas terças partes desses valores são remettidas para a cidade de Mossoró (Rio Grande do Norte); quando é certo que o porto do Fortinho é o escoadouro natural do sobredito valle.

Uma vez que o rio Jaguaribe não tem o caudal que o faria navegavel desde a foz até a cachoeira dos Orós, é o caso de vir a industria humana supprir ou corrigir tal deficiencia da natureza: uma estrada de ferro que trafegue á sua margem será esse necessario correctivo.

Dita ferro-via não é idéa nova: entrava, como ja ficou declarado, no plano Viriato de Medeiros e foi propugnada na Camara dos deputados, em 1882, pelo Dr. Alvaro Caminha e oppugnada pelo Dr. Thomaz Pompeu.

A ella não têm faltado adversarios, todos os quaes reconhecem, aliás, a necessidade de uma ferro-via que ponha o valle do Jaguaribe em communicação com um porto; mas insistem por que essa ferro-via tenha por ponto inicial esta capital ou uma estação (Acarape ou Quixadá) da E. de F. de B. e por ponto terminal a cidade das Russas ou do Limoeiro.

Não se apercebem os obstinados oppugnadores que a adopção de sua preferencia daria, em resultado, uma ferro-via, que, alem de não ser prestadia a todo o valle, mas somente a uma cidade della marginal — Russas ou Limoeiro—seria de trafego mais caro para os habitantes da unica cidade beneficiada do que a Fortinho-Icó, attentas as distancias do percurso de uma a outra.

Por leis estaduaes, votadas sob as administrações Bezerril e 3.ª Accioly, foram concedidos favores para a construcção de uma estrada de ferro até a cidade de Russas; sendo a 1.ª concessão ao Coronel Tristão Antunes de Alencar para uma ferro-via, de 40 leguas, com inicio nesta capital e com trajectoria pelas sedes dos municipios de Mecejana, Aquiraz e Cascavel, concessão que, após varias prorogações, caducou; e a 2.ª ao Coronel Francisco Ferreira de Araujo Lima para uma ferro-via, de 30 leguas, com inicio na estação do Acarape (E. de F. de B.) e com trajectoria pelas terras exclusivamente de crear dos municipios do Acarape e do Cascavel.

A da 2.ª concessão, que não seria prestadia a alguma localidade entre os seus extremos, e com trajectoria por uma região de população disseminada, seria, alem dessas inconveniencias, dependente do trafego da

E. de F. de B.; era-lhe, portanto, preferivel a da concessão Tristão, a qual, ao menos nas primeiras 14 leguas do seu percurso (Fortaleza ao Cascavel), serviria a uma villa e duas cidades importantes, centros de região agricola productora.

Aqui reporto-me ao que neste trabalho ja disse sobre uma futura estrada de ferro economica entre esta cidade e a do Cascavel.

Entre esta ultima e a das Russas se extendem por 20 leguas taboleiros arenosos, despidos de vegetação, somente habitavel, durante a estação das chuvas, de agua escassissima e pessima, um deserto, em summa, até o rio Palhano (onde se acha em construcção um açude de conclusão e vantagens problematicas), a 5 leguas, por terrenos carrasquenhos, da sobredita cidade de Russas

E' indiscutivel que a qualquer das ferro-vias das mencionadas concessões, ambas ja decahidas, é preferivel a do Fortinho á cidade do Icó, de apenas 10 leguas mais do que a Tristão e com a trajectoria por toda uma zona riquissima.

Recentemente se tem agitado a idéa de uma ferrovia da cidade de Quixadá á de Limoeiro, com trajectoria pela villa de Morada Nova a 18 leguas daquella.

Será ella necessaria, mas para o fim de ligar a E. de F. de B. á estrada de ferro Fortinho-Icó, fim a que tambem se prestaria a Acarape-Russas; a esta, porem, sendo preferivel a Quixadá-Limoeiro, tanto pela menor extensão de 5 leguas, como porque os seus extremos, mais afastados do litoral, serão equidistantes de pontos convenientes das duas linhas ligadas—Fortaleza e Icó ou Lavras, na E. de F. de B., Fortinho e Jaguaribe-merim, na Fortinho-Icó.

Dotado o Ceará com uma rede ferro-viaria constituida por essas trez estradas, pelas quaes as suas duas zonas central e sul se abastecerão reciprocamente, pouco ficará faltando para que o nosso estado seja um dos mais felizes da União brazileira.

A' prosperidade das duas virá addicionar-se a da zona norte, logo que a E de F. de B. estiver prolongada

até o Cariry e, mediante ramaes, tivér ligados convenientes pontos seus a convenientes pontos da E. de F. de B.

Os oppugnadores á Fortinho-Icó chegam até a parvoice de pensar que essa arteria vital da zona sul do Ceará desviará desta capital grande porção dos productos que do valle do Jaguaribe para aqui vêm actualmente. Reporto-me ao que acima disse a respeito da futura rede ferro-viaria deste estado, e não desço a refutar a tolice de quem entende que o Ceará deve, por todo o sempre, ter um unico porto de actividade, e despresar, conseguintemente, o do Fortinho, dom gratuito da natureza.

Mas quando, realmente, venha a dar-se o temido desvio (mais de temer é o que ja se dá para Mossoró) qualquer prejuizo delle resultante (hypothese concedida *gratia argumentandi*) será largamente compensado — *a*) pela concentração do commercio de todo o valle do Jaguaribe (actualmente o melhor freguez de Mossoró) no territorio do Ceará; *b*) pelo beneficiamento a todas as localidades do referido valle e ás a este proximas; *c)* pelo pouco custo da ferro-via aqui propugnada, toda por terrenos tão conhecidos que, para bem dizer-se, até dispensam estudos da respectiva locação; *d*) porque restituirá vida á cidade do Aracaty, com o melhoramento do seu porto, que, animado pela navegação, constituirá com os da Fortaleza e do Camocim trez importantes praças de commercio, cada qual, por sua asada situação e communicações ferro-viarias, o centro economico de uma zona populosa, fertil e productora, que receberá facilmente o que lhe faltar em permuta do que lhe sobrar.

«E' uma estrada feita» : disse, em 1888 na cidade de Baturité, ao auctor desta noticia o Dr. João Augusto Cesar de Sousa, que nessa occasião inspeccionava o «Mappa do Ceará» pelo professor Sobreira, cujo nome foi ingratamente omittido num outro «Mappa do Ceará», organisado no ministerio da viação.

Quando vier essa ferro-via, o seu trafego será facilitado pela abundancia do combustivel fornecido pela madeira de sabiá (um dos raros typos vegetaes deste estado

que se renovam após o córte) e de outras lenhosas, existentes em todas as immediações do valle ; ainda prestando-se á mesma applicação a casca do côco babassú, nome de uma palmeira que, em quantidade indizivel, vegeta nas serras proximas, qual succedaneo das antigas mattas destruidas pelo machado, a foice e o fogo do desbravador rude ; alem de outros combustiveis, cuja utilisação não importa destruição.

Si é facil o combustivel no valle do Jaguaribe, ainda mais o é a agua, invariavelmente doce, quer a que stagna nos poços do grande rio, quer a extrahida do subsolo do seu leito e de suas varzeas; facto de grande vantagem para a duração das locomotivas.

*
* *

Graças ao quasi abandono, por parte do Ceará, do seu riquissimo valle do Jaguaribe, este se acha economicamente adjudicado ao commercio da cidade de Mossoró, que compra 2 terços do que os jaguaribanos produzem e vende 3 quartos do que os mesmos ribeirinhos consomem.

Diariamente chegam ás cidades de Russas e do Limoeiro, e dellas sahem, patrões e freguezes de Mossoró, conduzidos em automoveis atravez da serra do Apody ; diariamente trafegam, entre a cidade potyguar e as duas cearenses, comboys de mercadorias que na 1.ª são compradas e vendidas.

A espantosa renda das collectorias da União, Russas e Limoeiro (para fallar somente no baixo Jaguaribe), quasi toda proveniente da exportação para o nosso visinho meridional, dão a certeza de que, emquanto a cidade de Mossoró enriquece e prospera com o commercio do nosso valle, a do Aracaty, quasi reduzida ao commercio de seu municipio, apresenta a decrepidez de um fidalgo arruinado, ella que ja foi sede de uma alfandega que rendia mais de 50 contos mensaes.

Conforme ja referi, os activos e intelligentes habitantes da prospera e laboriosa cidade de Mossoró cogitam presentemente do prolongamento da sua estrada

de ferro (de inicio no porto de Areia Branca), até estado da Parahyba; prolongamento que transcorrei pelo valle do rio Mossoró, ao sueste da serra do Apo dy, e em parallelismo com o valle do Jaguaribe, ao no oeste da mesma serra.

Nenhum prejuizo advirá ao Ceará com a execuçã daquelle melhoramento cogitado pelos mossoróenses, d gnos de applausos, como o é toda pessoa que promov o engrandecimento e o progresso de sua terra; mas a virá si aos mossoróenses não imitarem os cearenses, coi struindo a sua ferro-via Fortinho-Icó, que supprirá ao cai dal do nosso grande rio em mais da metade do seu leit

Si esta não vier em concurrencia áquella, o Ceai arrisca-se a ver o terço, que resta ao seu commercio, c producção do valle do Jaguaribe, se submetter tamber por adjudicação economica, ao estado do Rio Grand do Norte, que, por um *uti possidetis*, desconhecido e direito puramente civil, ja nos ludibriou na «questã de Grossos».

A ferro-via Fortinho-Icó beneficiará o estado c Parahyba, cuja extrema occidental quasi não tem con municação com a sua capital; tanto assim que D. Mo sés, Bispo de Cajazeiras, sempre que tem necessidade c dirigir-se á sede do Arcebispado de que é suffragane viaja a cavallo até a nossa cidade de Lavras, dond transporta-se pela E. de F. de B. até esta capital e d qui embarca até o porto de Cabedello.

Esse beneficio se realisará logo que da cidade c Icó ou de Lavras derivar uma estrada de ferro de p netração Oeste-Leste no estado da Parahyba, indo e troncar na Great-Western, que ja liga 4 capitaes, ás qua virá unir-se uma 5.ª, a cidade da Fortaleza.

Nessa estrada de penetração no estado da Parah ba tambem poderá entroncar a Areia Branca-Mossoró; cando, assim, o centro daquelle estado com um porto, ma

Os que somente acreditam nas *Romas feitas nu dia* e entendem que todas as obras publicas no nord te devem ser apenas *serviços de secca*, não tendo du ção maior do que a de uma calamidade; os que ass

pensam hão de opinar que quanto se acha exarado neste trabalho não passa de utopia ou que é de realisação impossivel, em rasão do muito dinheiro que teria de ser dispendido com tantas estradas de ferro e portos.

Engana-se, porém, quem assim pensar; a facil exequibilidade dessas estradas de ferro só pode ser posta em duvida por quem ignore que ellas terão de ser locadas em territorios mui conhecidos e geralmente planos dos estados do Ceará, R. G. do Norte, Parahyba e Pernambuco, todas transcorrendo por zonas habitadas, em que não faltarão trabalhadores.

São os quatro flagellados estados do nordeste, os quaes não devem ser irmãos unidos tão somente pelos soffrimentos communs das seccas, sim tambem pelas communicações rapidas, que lhes facilitem as permutas e as favoreçam, portanto, nos seus pontos centraes, os que mais escapam á vigilancia e ao amparo dos poderes publicos, federal e local.

Quando mesmo o thesouro federal haja de despender 140 mil contos com a construcção dessas estradas de ferro (3 mil kilometros, inclusives as de penetração no Piauhy) e os melhoramentos dos portos de Camocim, Fortinho e Areia Branca (os de Fortaleza, Natal, Cabedello e Recife não são contemplaveis nos serviços de assistencia publica), ainda sobram, para a construcção de açudes, 60 mil contos que, com os 140 mil supra mencionados, perfazem os 200 mil contos que o governo federal está auctorisado a dispender com obras publicas no nordeste, quantia esta ultima que só a má fé poderá considerar exagerada; visto como a sua applicação defenderá dos effeitos de calamidades uma vasta circumscripção de cerca de 5 milhões de habitantes, a 6.ª parte da população do Brasil, que annualmente dispende milhares de contos com immigrantes extrangeiros que o venham povoar, custando a localisação de cada immigrante um conto de reis, no minimo.

*
* *

O nordeste brazileiro não é a zona maldita e sempre flagellada por seccas e outras calamidades concumitantes.

A sua historia demonstra que, em cada periodo de 100 annos, nelle contam-se 80 felizes sobre 20 desgraçados, que, estes, anniquilam a prosperidade conseguida durante aquelles; contraste que dá a irrecusavel prova da tristissima verdade de que o nordestano e o governo não curam, nos annos bons, de precaver esta região contra os effeitos dos annos maus, comquanto estes venham com periodicidade quasi certa.

Quando chegam esses dias nefastos, levanta-se na imprensa, nas lojas maçonicas, nos meetings, nos clubs, nas egrejas, a grita, como thema invariavel —«os cearenses (autonomasia de todos os flagellados e emigrados do nordeste) estão morrendo de fome»—solfejado este thema com a descripção—dos esqueletos ambulantes, dos antihygienicos abrigos a que os flagellados se acolhem, de pobres mães, ja mortas, mas sugadas pelos filhinhos famintos, que innocentemente vampirisam em cadaveres, etc.; não raramente corroborados esses raptos dantescos por photographias e phototypias baratas, ja representando um andrajoso moribundo, que lembra a paciente figura de Job junto á esterqueira, ja uma mulher que na face escaveirada pela fome apresenta uma belleza murcha e na quasi nudez uma Eva desasseiada e maltrapilha, etc.

O effeito, antes enthusiastico do que compungente, desses quadros oraes e retratados não demora: organisam-se bandos precatorios, promovem-se beneficios nos theatros e cinemas, dirigem-se pranchas, fazem-se preces *ad petendam pluviam* e expedem-se telegrammas a congressistas federaes e ao presidente da Republica.

Vêm calmar a essas agitações a noticia de que tem sido bem acolhidos nos estados do sul os pedidos de esmolas para os famintos e a de que o governo trata de, sem demora, resolver o—*problema do nordeste*—,

ja havendo nomeado taes e taes commissões para construir taes e taes estradas de rodagem, serviços em que serão empregados os flagellados, no maior numero que for possivel.

E' o que se chama—*soccorro indirecto* —a individuos, cujo estado de fraqueza e inanição não lhes permitte trabalho productivo; mas os famintos, que, por sua edade, sexo e invalidez, forem incapazes de um trabalho, mesmo precario, e não tenham um filho ou marido ou pae que com elles partilhe o minguado salario, estes ultimos morrem á fome, pois que o governo ja deu a sua palavra de que não haverá—*soccorro directo* —, e a esgotada caridade particular não tem a quem pedir a invenção de 4.ª virtude theologal que tambem a favoreça pelo amor de Deus.

O que na linguagem technica official é chamado —problema—não merece este nome: o phenomeno das— «seccas do nordeste»—é conhecidissimo nas suas quasi certas periodicidades, evolução e effeitos; si é—problema—, tambem o é—2+2=4.

Ou a expressão sobredita significa—medidas aptas a attenuar os effeitos das seccas?

Neste caso devem ser distinguidas as duas hypotheses—uma secca ja indubitavel e uma secca futura; na 1.ª hypothese—a unica medida attenuadora é o—soccorro directo—, levado, quanto for possivel, ao domicilio dos flagellados, cujo inconvenientissimo deslocamento deve ser evitado a todo o transe; na 2.ª—é a execução de obras adrede executadas nos annos prosperos, á semelhança dos preparativos bellicos, que uma nação em plena paz executa, com o fim de evitar que um inimigo, provavel ou eventual, possa invadir o seu territorio.

Foi obedecendo a estes intuitos que o governo imperial expedio o decreto de 1.º de junho de 1878, encampando a E. de F. de B. e decretando a construcção da E. de F. de S.; foi com os mesmos intuitos que aquelle governo curou de outros melhoramentos no Ceará, notavelmente o da construcção de grandes açudes, cujos estudos e locação foram incumbidos ao illustre engenheiro

inglez J. J. Revy, que opinou pelos de três – Itacalomy (municipio de Granja), Cedro (Quixadá) e Boqueirão (Lavras), respectivamente nas zonas norte, central e sul do plano Veriato de Medeiros, cujas excellencias ainda tem esta demonstração em seu prol.

Do 1.º desses grandes açudes ja não se falla; o 2.º ja se acha concluido; em vez da construcção do 3.º, que teria de ser construido no logar—Boqueirão—, rio Salgado, affluente do Jaguaribe, e a uma legua abaixo da cidade de Lavras, cogita-se actualmente da dos Orós, cachoeira nesse ultimo rio, da qual começa o *medio* Jaguaribe.

*
* *

E' uma idéa velha a da irrigação do valle do Jaguaribe; o illustre engenheiro Revy estudou profundamente esse melhoramento, que então dependia da construcção do acima referido açude do—Boqueirão—, actualmente substituida pela dos Orós, que, dizem os entendedores, *será o maior reservatorio do mundo.*

Dizia aquelle illustrado profissional que «a irrigação das terras marginaes do *medio* e *baixo* Jaguaribe, por agua derivada de um grande reservatorio (referia-se ao do—Boqueirão—) as tornará tão productoras quanto as do – Delta do Nilo».

Ja se achando resolvida a construcção do reservatorio dos Orós, talvez não esteja longe a promettida irrigação e, com ella, a realisação da predicção Revy.

Então o valle do Jaguaribe se tornará um celleiro incessantemente renovado; chegará a hyperproducção, que ficará perdida em grande porção, si não houver uma estrada de ferro, que, transcorrendo por todo o valle, transporte para outros logares, especialmente para algum porto, o respectivo excedente do consumo local.

Mais um poderoso motivo para ser construida a ferro-via Fortinho-Icó, unica que poderá offerecer tão vantajosa utilidade.

Por sua pouca distancia ao valle do Jaguaribe, a ferro-via (prolongada) de Mossoró será tambem utilissima ao alludido transporte.

A construcção da—Fortinho-Icó deve ser iniciada desde ja; porquanto será uma empresa mui futurosa, independentemente da realisação da irrigação mencionada.

*
* *

Excede a todas as previsões optimistas o futuro do valle do Jaguaribe, desde que for construida a ferro-via Fortinho-Icó.

Para elle affluirão industriaes e, com estes, os capitaes precisos para melhorar as suas forças economicas activas e activar as suas forças economicas latentes.

Os cereiros adoptarão outros processos em substituição dos morosos, que lhes servem desde talvez cem annos.

Os agricultores, avezados ao manejo exclusivo dos primitivos instrumentos—enxada, machado e foice, adquirirão machinas que lhes facilitarão o trabalho, pouparão tempo e mais e melhor produzirão; valorisarão os seus productos por classes, e seleccionarão, pela qualidade, as suas sementes; intensarão suas culturas com especies que aclimarão; explorarão a fabricação de azeites com as sementes oleoginosas da *oiticica*, soberba arvore que vegeta ás margens de todos os rios e riachos, e com as quaes o pobre fabrica o seu sabão, da *mamona*, que ao pobre fornece luz e botica, do *sesamo*, que ao pobre dá boa massa alimenticia, da *coprá* do coco babassú, rica em margarina, e do *coconote* do catolé, outra palmeira que, em abundancia, vegeta nas serras do Apody, Pereiro e Camará; ainda prestando-se a outras applicações as cascas e os resíduos de todos esses oleoginosos, classe em que se inclue a semente do algodoeiro.

Os creadores melhorarão seus gados, seleccionando as crias, adquirindo reproductores de boas raças, entre estas—carneiros laniferos, que se aclimarão facilmente nas serras, de clima ameno, nas quaes existem vastos tractos de terras, ja abandonados pela lavoura e convertidos em campos de crear; melhorarão a sua primitiva

industria de lacticinios, utilisando na fabricação da n teiga a margarina do babassú.

Hospitaleiro pela prodiga fertilidade de seu s o valle do Jaguaribe não o é menos pela salubrid de seu clima, sob o qual não são raros os casos de gevidade.

Recentemente a mortifera epidemia da « baila hespanhola », que tem *dançado* por toda parte do n do, ainda não deu por la *espectaculos* com muitos pectadores.

Salubre ao homem, o clima do valle do Jagua tambem o é aos animaes, que, raramente, são accom tidos de epizootias, e quasi que não têm por inim senão as cobras, as seccas e o proprio homem, qu mata para seu alimento, e, rotineiro, deixa a indu da pecuaria entregue, para bem dizer, ao cuidado campos, em que se apascentam os gados.

Muito ou quasi tudo que tenho exarado a resp do Jaguaribe é applicavel, em geral, a todo Ceará; tambem nenhum outro trecho deste estado tem em ritorio continuo tanta uberdade, servida por excell agua, numa extensão de 50 leguas, e ainda approx do a serras fertilissimas.

*
* *

Ahi fica a minha—«Breve noticia do valle do Ja ribe»—que, certamente, não revela merito intellectu seu auctor, mas, em todo caso, demonstra o esforço sciencioso de um cearense, a quem não é indifferei abandono de um chão de ouro com que a natureza tou este estado.

Dr. Raymundo Francisco Ribeiro